Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Cena numeru **30** groszy.

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

PISMO DLA WSZYSTKICH POŚWIĘCONE SPRAWOM LOTNICTWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO

Przedpłata:
kwartalnie . . . . 1,25 zł
z przesyłką poczt. w kraju . 1,50 zł
zagranicą . . . . 1,80 zł
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca

Wydawca: Związek Lotników Polskich.
Redaktor: Pilot B. Ostrowski.
Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Sieroca nr. 2.
Telefon 36 75. Adres telegr.: Lotnik.
Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

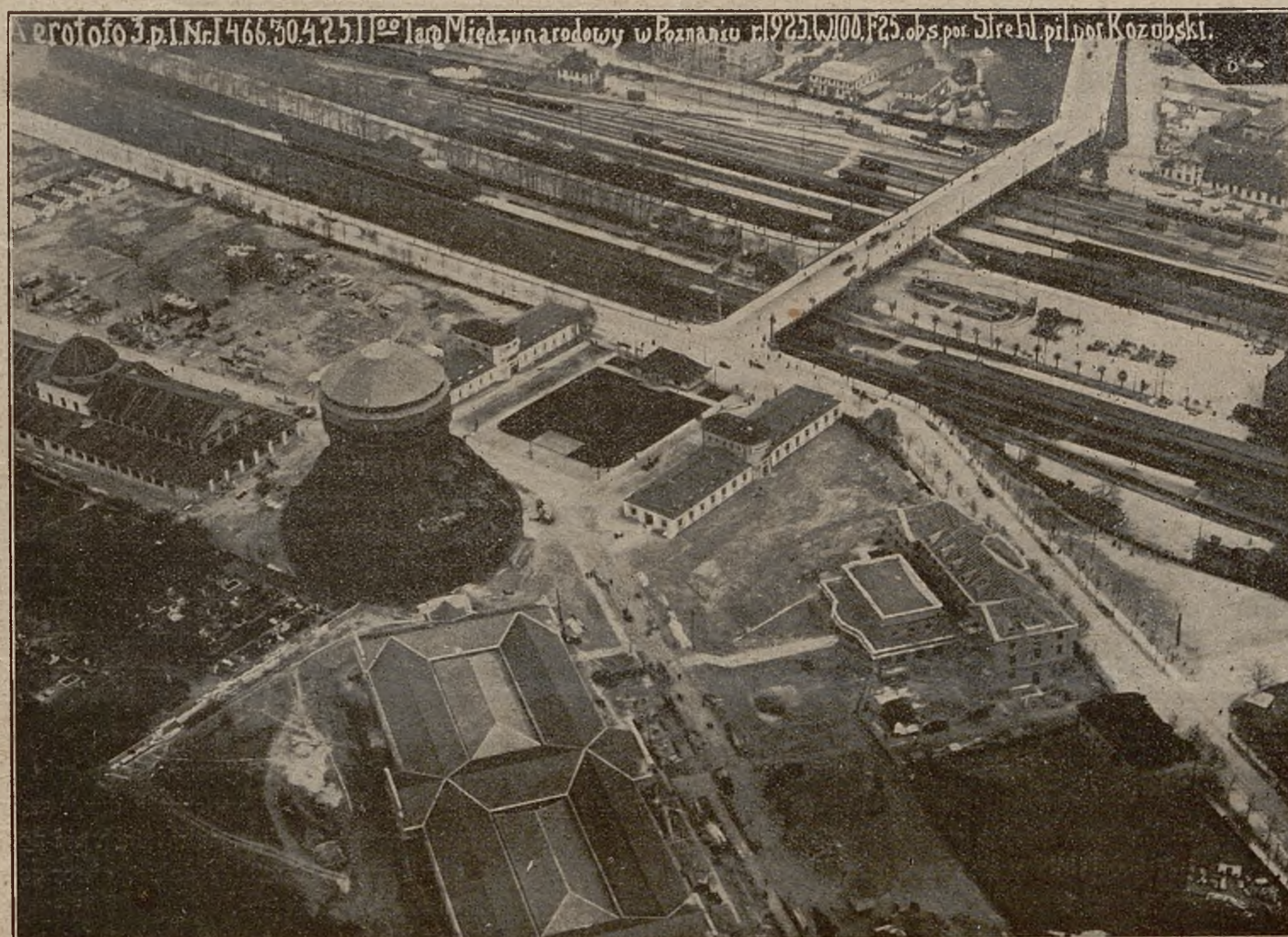
Cena ogłoszeń:

1 strona	150 zł	1/16 strony 25 zł
1/2 strony	75 zł	w tekście
1/3 strony	60 zł	i na okładce
1/4 strony	40 zł	50% drożej
1/8 strony	30 zł	

RACHUNEK CZEKOWY W POLSKIM BANKU HANDLOWYM I ODDZIAŁACH ORAZ W P. K. O. Nr. 206896.

Komitet redakcyjny: Inż. pilot M. Bohatyreff, Pilot Dr. Z. Dalski, Red. Z. Marynowski, Inż. Gustaw Mokrzycki, Inż. Piotr Tułacz, por.-pilot Wawrzyniak Czesław Prezes Z. L. P., Inż. W. Zalewski.

Nr. 8 (25) | Poznań, dnia 5 maja 1925 | Rok II



Teren Targów Międzynarodowych w Poznaniu. Zdjęcie lotnicze z wysokości 100 metr. Na fotografji widać ruch przy zwożeniu eksponatów oraz gorączkową pracę przy wykonaniu nowej hali targowej. (Zdjęcie wykonane przez por. Strehla z 3. p. lotniczego.)

Zmienić front!

Jedną tylko znam przyczynę, dlaczego lotnictwem tak mało dotąd osób w Polsce się zajmuje: jest nią fakt, że słyszymy stale tylko o samolotach jako o straszliwej broni wojennej. Ludzie dobrej woli czynią wszystko co w ich mocy, by groźbą zniszczenia naszego życia i mienia przez wrogie floty napowietrzne w ewentualnej przyszłej wojnie zmusić ogół do zainteresowania się lotnictwem. Rezultaty są widoczne. Z wszystkich sfer płyną datki na cele lotnicze, każdy, ubogi i bogaty, daje swe grosze, by się pozbyć zmory.

Na tem się zwykle kończy. Bo trudno oczekiwać, by którykolwiek z naszych rodaków zainteresował się lotnictwem. Kłopotów codziennych ma dosyć, w wolnych chwilach rozrywek nie brak, a materjały wojenne, choćby nawet, samoloty czy łodzie podwodne, są i pozostaną atrakcją, głębokiego zainteresowania nie budzącą. Jakże zająć się różnemi typami samolotów i silników lotniczych, skoro się jednego samolota od drugiego odróżnić nie potrafi i rozróżnić nie stara, bo i cóż z tego za pożytek?

Z samolotem jako z przedmiotem użytecznym spotyka się obywatel korzystając z jego usług przy przelotach. Lecz sześć linij komunikacji powietrznej w Polsce jest jeszcze niewielką cyfrą, a korzystających z niej mało, Jednakże korzyść z posługiwania się samolotami jest tu widoczna, zainteresowanie skutkiem tego w pewnym stopniu dokonane. Bądź co bądź podróżowanie nie należy do codziennych funkcyj; zakładanie linij komunikacji powietrznej posiada bardzo wielkie znaczenie, jednakże dla celu, do którego zmierzamy, ma znaczenie małe. Do czegóż więc zmierzamy? **Chcemy by społeczeństwo polskie pokochało lotnictwo, by Polacy stali się narodem lotników.** A celu tego chcemy dopiąć, bo doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, jak cennym jest czas w życiu gospodarczem. Nie potrzeba dowodzić olbrzymiego znaczenia możności przenoszenia błyskawicznego wiadomości zapomocą telefonu i telegrafu, czyż trzeba udowadniać, jakie znaczenie posiada dla nas możność przebywania przestrzeni z szybkością dwu- i trzykrotnie większą od dotychczasowej, możność przelotu z miejsca na miejsce z szybkością 150 — 200 lub więcej kilometrów na godzinę?

Celu tego dopniemy, skoro zdołamy przekonać ogół, że:

własny samolot można sobie kupić za cenę samochodu, i taniej jeszcze, kierować własnym samolotem nauczyć się można w kilku dniach, biorąc dziennie jedną jednogodzinną lekcję pilotowania, a niebrak takich, co sami nauczyli się latać,

wypadki lotnicze należą do rzadkich wyjątków,

przechować samolot można w każdej szopie, stodole, w każdym garażu,

lotnik-amator może sobie sam zbudować samolot niewielkim kosztem, dokupując silnik.

Gdy każdy zrozumie, że posiadanie samolotu już dzisiaj nie sprawia żadnych trudności, a przysporzy mu duże korzyści, marzeniem każdego stanie się posiadanie własnego samolotu, tak jak dzisiaj nim jest posiadanie motocyklu czy samochodu.

Nie groźbą przyszłej wojny lecz zachęcaniem i umożliwianiem uprawiania sportu i turyzmu lotniczego rozentuzjazmuje się ogół lotnictwem.

A bez entuzjazmu mas lotnictwo polskie nie stanie.

Zbigniew Dalski.

Lotnictwo a meteorologja.

Meteorologja jest tem dla lotnictwa komunikacyjnego czem organizacja dozorców drogowych i dróżników dla kolei. Stacja meteorologiczna podaje przed odlotem wiadomość, czy droga powietrzna, którą ma przebyć płatowięc wolną jest od grożącego niebezpieczeństwa (jest bezpieczną dla lotu, wolną od przeszkód atmosferycznych). Niepodobna wyobrazić sobie dobrze funkcjonującej linji komunikacyjnej bez zorganizowanej i sprawnie działającej sieci meteorologicznej.

Nastręcza się pytanie, czy zadaniom stawianym przez lotnictwo odpowiada istniejąca sieć stacji meteorologicznych w Polsce, pod kierownictwem Państwowego Instytutu Meteorologicznego. Ażeby nań odpowiedzieć, należy rozpatrzeć do czego służy stacja meteorologiczna lotnicza. Zadaniem takiej stacji jest jak to wyżej wspomniano informowanie załogi płatowca przed samym odlotem o stanie pogody w rozmaitych punktach linji powietrznej.

Przez stan pogody należy rozumieć dane określające stopień przezroczystości powietrza, siłę i kierunek wiatru na używalnych wysokościach (od ziemi do 2.500 mtr.) wielkość i rodzaj zachmurzenia, opadów, wreszcie tendencji ku ewentualnym zmianom w najbliższym okresie czasu nie przekraczającym przeważnie kilku godzin.

Prócz tego w punktach odlotu i lądowania samolotów należy również badać siłę porywów wiatru, czyli amplitudę wahań szybkości prądów powietrznych.

Natomiast dane meteorologiczne dotyczące przewidywania pogody na dalszą metę, ilości opadów, stanu temperatury, a nawet ciśnienia barometrycznego, nie mówiąc już o zjawiskach świetlnych (tęcze, halo, koła słoneczne i t. p.) mają dla lotnictwa znaczenie drugorzędne. Kierunek i siła wiatrów na dużych wysokościach nie podlegają tak częstym zmianom jak wiatry dolne, obserwowanie zaś ich jest o wiele trudniejsze.

Stąd wynika podział stacji obserwacyjnych lotniczych na dwa rodzaje: stacje z sądowaniem czyli pilotażowe, służące do badania wysokich warstw powietrza i zwykłe stacje dla określenia stanu atmosfery w warstwach niższych.

Ilość stacji pierwszego rodzaju może być stosunkowo niezbyt wielka. W Polsce wystarczyłoby urządzenie takich obserwatorjów w stolicy oraz w krańcowych, ważniejszych punktach linji lotniczych jak np. w Gdańsku, Poznaniu, Krakowie, Lwowie, Wilnie i ewentualnie Pińsku. Godziny obserwacji wiatrów górnych nie są tak ściśle zależne od czasu odlotu płatowca. Wystarczy czynić odnośne obserwacje dwa do trzech razy dziennie.

W eksploatowaniu tych stacji możliwa byłaby współpraca lotnictwa komunikacyjnego z wydziałem aerologiczno wojskowym państwowego Instytutu Meteorologicznego. Urządzenie stacji pilotażowej wymaga posiadania teodolitu, balonów pilotażowych, anemografu, klinów szklanych dla określeń przezroczystości powietrza i t. p. przyrządów.

Stacja drugiego rodzaju, służąca do spostrzeżeń w niższych warstwach powietrza wymaga bardzo niewielkiej instalacji. Jeden wiatromierz „Wilda" (w najlepszym razie anemograf), jeden klin szklany do określenia przezroczystości powietrza, nefoskop z busolą i dobry obserwator, zupełnie wystarczą. Pierwszorzędną rolę gra tutaj, trafna i przesłana we właściwym czasie obserwacja t. j. przed samym startem samolotu.

W tym względzie lotnictwo komunikacyjne nie może liczyć na pomoc ani ze strony wojskowości, ani Państwowego Instytutu, ze względu na konieczność czynienia obserwacji w ściśle określonych godzinach, nie kolidujących z potrzebami tych instytucji.

Ministerstwo Kolei, któremu podlega lotnictwo komunikacyjne, zmuszone jest do organizowania tych punktów własnemi środkami (według wskazówek Państw. Inst. Meteorolocznego) wyzyskując w tym celu personel kolejowy i urządzając punkty obserwacyjne na stacjach, dla możności szybkiego przesyłania spostrzeżeń telegrafem kolejowym. Bez względu na obecność w danym mieście, wojskowej stacji meteorologicznej, wyżej wspomniany posterunek kolejowy jest niezbędny; tembardziej, że urządzenie jego wymaga minimalnego nakładu.

Już obecnie istnieje cały szereg podobnych punktów obserwacyjnych zorganizowanych przez Ministerstwo Kolei i obsługujących wszystkie funkcjonujące szlaki powietrzne.

Inż. **K. Filipowski.**

Problem helikopterów.

W ostatnich dniach podano wiadomości, że w Anglji Petroci, w Hiszpanji de la Cierva dokonali pod względem rozwiązania problemu helikopterów bardzo wielki krok naprzód. Zanim przyjdziemy do wysnucia z tego wniosków zajmijmy się zasadą helikopterów.

Jeżeli wezmiemy pod uwagę, że przez perjodyczne uderzania w powietrzu wywołamy jego opór, to wiemy że płaszczyzna uderzająca musi być wyrwaną do tego działania ze stanu spoczynku, do którego jednak po niejakimś czasie, będzie on dłuższym czy krótszym, powrócić musi. Aby poruszyć przy tem jakiś czynnik musimy zużyć dużo z tej siły. Ubytek ten zmniejszy się jednak przy ciągłym ruchu wirującym. Użycie śmigła w tym wypadku jest praktyczniejsze od skrzydła ruchomego. Helikoptery mają więc zamiast płaszczyzn nośnych, na pionowej osi kręcące się poziomo śmigła, które przez ustawiczne wirowanie zastępują płaty nośne, a mając równocześnie swój skok wśrubowują się w powietrze i przez to unoszą cały przyrząd w górę. Aby jednak uniknąć przez wirowanie jednostronne siły przeciwnej, która musiałaby spowodować odkręcanie się podwozia wraz z silnikiem zastosowano tu 2 śmigła kręcące się w odwrotne strony. Małe modele helikopterów można sobie samemu skonstruować, zastosowując do tego drut odpowiednio nagwintowany, na który wpuszcza się małe śmigiełko, następnie za pomocą silnego odrzutu pchając śmigiełko ku przodowi zmusza się go do ruchu wirowego tak że opuszczając drut wśrubowuje się ono samodzielnie bardzo wysoko w powietrze. Są to jednak pierwsze kroki, które w r. 1784 zostały z dobrym wynikiem dokonane. Od tej pory upłynęło 140 lat. Węgier Petroci doszedł obecnie do takiego wyniku w swoich pracach, że Anglicy zakupili jego ulepszenie. Ostatnio pobił jego rekord Hiszpan. A my? Jak daleko jesteśmy na tym polu? Nie jeden mi odpowie, problem to nierozwiązalny, drugi, budujemy wprzód samoloty, inny gdzie pieniądze, konstruktorzy i t. d. Na to wszystko odpowiem poprostu: brak jednostajności i zmysłu równomiernej rozbudowy wszelkich gałęzi lotnictwa. Bo podczas gdy zagranicą we Francji, Anglji, nie wspominam o Niemczech i Rosji, wszelkie odgałęzienia lotnictwa prą równomiernie naprzód, gdzie budowa i próby szybowców, ślizgowców, nowych modeli samolotów, balonów sterowych równomiernie posuwa się naprzód z równoczesnością wynalazków typów własnych, to u nas jest tylko lotnictwo wojskowe. Wprost przeciwnie jak we Francji przed wojną, gdzie ludzie jak Ader, Bleriot, Farman etc. potracili fortuny dla swej Ojczyzny posuwając wynalazczość lotniczą kolosalnie naprzód. Czy brak u nas kapitalistów, czy ludzi o potężnych zasobach majątkowych, którzyby sfinansowali pod egidą któregokolwiek z czynników kompetentnych wysiłki konstruktorów, których praca będzie dziesięciokrotnie tańszą od prac ich poprzedników. Weźmy pod uwagę Czechosłowację, która posiada własne typy, Rumunję, Litwę, Szwecję, są tam typy wojskowe a już dziś i handlowe własne.

Posiadamy 4 fabryki, fabrykujemy typy obce za licencją bo nasi konstruktorzy, albo utrzymują tak małe subwencje, że nie są w stanie za to cośkolwiek zbudować, lub nie posiadają nic na eksperymenta. Widzimy więc jak daleko stoimy w głównych dziedzinach lotnictwa, a gdzież dopiero mogłoby być helikoptery.

Szczudłowski, major pilot.

Nowy płatowiec holenderski.

(Korespondencja własna.)

Już od dłuższego czasu budują fabryki płatowców samoloty różnych typów, do dziś dnia jednakże płatowce te mogły być użyte tylko ściśle dla jednego celu.

Lotnictwo wojskowe musi zaopatrywać się w płatowce szkolne, bojowe, wywiadowcze i bombardowe i aby pokryć swoje potrzeby musi mieć na składzie znaczne ilości tych najróżniejszych typów oraz odpowiednich części zamiennych. Ze względu na powyższe byłoby bardzo pożądanem, gdyby można było posiadać jeden typ, który z małemi zmianami odpowiada każdemu z wyżej wymienionych celów.

Nowy płatowiec holenderski typu Fokker C. 5. jest bardzo wielkim krokiem naprzód i można powiedzieć, że każdemu z wyżej wymienionych celów odpowiada. grupy silnika należy: silnik, zbiornik oliwy, okrycie, śmigło oraz wszelkie zegary.

b) Zmiana skrzydeł względnie silnika zabiera minimalną ilość czasu i dlatego w razie np. zepsucia się silnika, nowy silnik wstawia się w ciągu kilku minut.

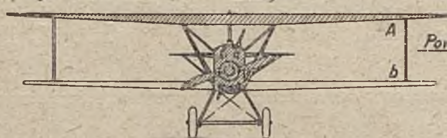
c) W chwili gdy eskadra potrzebuje płatowca bombardowego może przez zwykłą zmianę skrzydeł górnych zmienić się w krótkim czasie z wywiadowczej na bombardową.

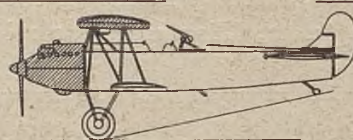
Kadłub zostaje zawsze ten sam. Bardzo ważnym jest, że mechanik ma zawsze do czynienia właściwie z jednym typem płatowca.

Kadłub. Kadłub jest zbudowanym z rur stalowych spawanych samorodnie i umocowany w przedniej swej

FOKKER CV w różnych kombinacjach.

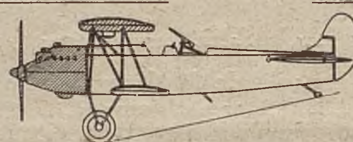
I. Samolot bojowy dwusiedzeniowy. 4¾ godz. lotu. Silnik 450-650 MK. 4 karabiny masz.



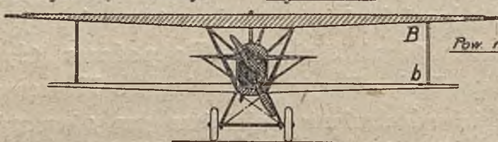


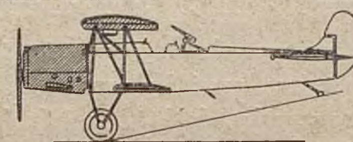
II. Samolot wywiadowczy. 6 godz. lotu. Silnik 360-650 MK. 3 karabiny masz.



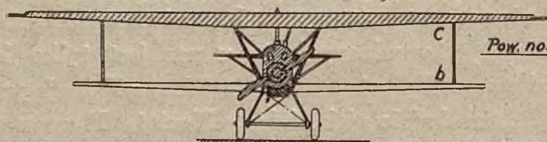


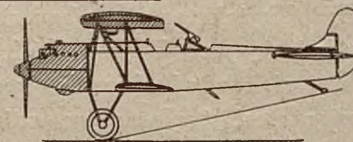
III. Samolot wojskowy i szkolny. 3 godz. lotu. Silnik 160-350 MK. 3 karabiny masz.





IV. Samolot do bombardowania dziennego. 8 godz. lotu. Silnik 360-650 MK. 3 karabiny masz.





Kadłub, opierzenie i skrzydła dolne pozostają dla wszystkich typów te same.

Płatowiec ten zwany „typ uniwersalny" pozwala przez łatwą zmianę obciążenia na m². (większe lub mniejsze skrzydło górne) i obciążenia na 1 KM silnika (słabszy lub silniejszy silnik) na zużycie jako:

1. płatowiec szkolny,
2. dwusiedzeniowy płatowiec pościgowy,
3. płatowiec wywiadowczy,
4. płatowiec dziennego bombardowania.

a) Ażeby móc zadość uczynić tym zadaniom płatowiec może posiadać skrzydło o powierzchni małej, średniej i dużej i silnik od 160—650 KM. Każdy typ silnika jest umontowany na specjalnym łożu, które za pomocą czterech sworzni przymocowuje się do kadłuba. Do części przez rury stalowe, w tylnej części przez druty stalowe (struny fortepianowe). Ostroga obraca się w każdym kierunku, amortyzacja tejże jest tak urządzonym, że wytrzymuje najsilniejsze uderzenia.

Podwozie. Podwozie jest umocowane u kadłuba na czopach okrągłych. Oś zamortyzowana przez gumowe sznury jest łatwo wymienną na pływaki.

Skrzydła. Skrzydła są drewniane, okryte częściowo płótnem częściowo dyktą. Skrzydło górne jest umocowane na dwuch parach zastrzałów kształtu N. Skrzydło dolne wprost do dolnych podłużnic kadłubu. Obydwa skrzydła są połączone po każdej stronie zastrzałem z rury stalowej kształtu N. Resztę wyjaśnia załączony rysunek oraz fotografja, która była umieszczona w numerze 2 na stronie piątej.

H. van Beem.

Jak zostałem pilotem.

Fragment.

Pamiętam jak dziś dzień, kiedy przyniesiono do domu gazetę i ojciec odczytał nam. że Chawes po dokonanym przelocie Alp zmarł z powodu ogromu doznanych wrażeń. Od tego dnia zawziąłem się na Boga wiatrów i chmur. Wiedziałem, że Alpy broniły się w ten sposób przed śmiałkiem, który zdołał wznieść się ponadnie i badać ich tajemnice. Długo w snach marzyłem o sławie takiego lotnika, jakim musiał być Chawes. Lata mijały — sklejałem małe modele samolotów, kupowałem tajemnie płótno, strugałem deszczułeczki, chwytałem ciekawie wzory samolotów, wczytywałem się w literaturę lotniczą (o ile taka była) i widziałem wzloty hr. Scypio del Campo i Sablatniga. Widzę jeszcze Sablatniga, gdy po dokonanej rundzie, na swym Wrightcie przechodził otulony w futro lotnicze pośród owacyjnie przyjmujących go tłumów. W rok później, zakradłem się do hangaru, gdzie mieścił się nieudały samolot inż. Webera, odpędziłem stamtąd łobuzów, którzy ogałacali samolot bezplanowo z metalowych a szczególnie z mosiężnych części, usiadłem przy sterach, wykonałem parę ruchów i czułem się potem jak Jaś i Małgosia po oszukaniu baby jędzy. Na tem się jednak chwilowo zakończyło. Od tego czasu dochodziły mię słuchy o samolotach, jednak ich nie widziałem. Dopiero w r. 1914 zobaczyłem pierwsze samoloty na froncie. Przypominam sobie, olbrzymi rozgłos, który pozyskał lotnik wojskowy, wylatując z oblężonej twierdzy. Czułem, że duch mój jest przy nich, tych, co mierzą powietrzne szlaki, ciałem jednak czułem się zupełnie prozaicznie..... na ziemi i to..... w okopach. Wybawienie nastąpiło jednego dnia niespodziewanie. Nadszedł okólnik, żądający ochotników, byłem jednym z pierwszych i w 3 tygodnie jechałem do mego Edenu do..... szkoły. Tymczasem czekała mię tam nielada niespodzianka, która zakończyła się dla mnie korzystnie. Było to groźne badanie lekarskie. Ilu lekarzy badało mię na różne choroby możliwe i niemożliwe, nerwy, uszy, oczy, płuca, kurzą ślepotę etc., Bóg jeden i oni sami raczyli wiedzieć.

Muszę się jednak przyznać, że bałem się ich okropnie, nuż osądzą że coś braknie, co wtedy? Po wyczekiwaniu pół godzinnem, które zdało mi się wówczas bardzo długiem, otrzymałem kartkę z aprobatą zdolności fizycznej. A więc Gehennę pierwszą przebyłem szczęśliwie. Krótko potem, zabrano się do naszego szkolenia. Pozostali mi w mej wyobraźni ci nasi piloci instruktorzy, obwieszeni odznakami za waleczność, dumni, grzeczni i nadzwyczaj eleganccy, zresztą i tak mieliśmy ich za półbogów. Każdy ich ruch, skinienie miało dla nas nimb specjalnego prestigeu i czarnoksięzkiej magii. Jednem słowem byli dla nas mistrzami. Na początku szkolenia, zabierał pilot-instruktor jednego z nas po kolei w powietrze — aby, jak się wyrażono — oswoić z przestrzenią. Mój pilot wzleciał ze mną na 2000 mtr. pomyślcie tylko, poraz pierwszy! Jak się później przekonałem, miałem to nierozumne uczucie nowicjuszy, którym się zdaje, że im niżej tem bezpieczniej. Nagle silnik, wstrzymany ręką pilota, przestał działać, to znów warczał, to cichnął, nie wiedziałem co się ze mną dzieje. Raz widziałem niebo, to ziemię, raz bokiem spadałem ku jakimś zabudowaniom, zwisałem na pasach, to znów wtłaczały mię kolosalne jakieś siły w samolot, tak że byłem pewny, iż siedzenie przełamie podłogę i wraz ze mną wyleci z samolotu. Niepojętem było dla mnie, że samolot był wciąż cały i wcale nie trzeszczał, a tembardziej wcale nie miał zamiaru się rozpadać. Nareszcie odczułem, że wracam do poprzedniego normalnego położenia. Dziękowałem Bogu, że żyję, a cieszyłem się szczerze, gdy wylądowaliśmy i stanąłem na twardej ziemi. Nie musiałem wyglądać cudownie, bo moi koledzy patrzyli na mnie trochę głupio, mimo moich usiłowań, by, jak mi się zdawało, najobojętniej na świecie wychwalać wspaniały lot. Następnego dnia zaczęło się normalne szkolenie. Pilot dawał gaz, cisnął, jednem słowem startował, ja trzymałem delikatnie ręce na sterach, chcąc przytem widzieć ruchy. Dopiero później nauczyłem się, że stery należy wyczuwać a nie widzieć. Takie normalne szkolenie trwało już 2 miesiące, gdy jednego dnia zwrócił się mój pilot do mnie ze słowami, że muszę już sam wykonać mój pierwszy lot. Taki sobie pan instruktor zwraca się do ucznia i mówi mu: „Pan wyleci dzisiaj". To nie znaczy że się wyleci ze szkoły, broń Boże, to znaczy że uczeń, wedle uznania instruktora ma dość dwusteru i może sam prowadzić maszynę. Tak też było i ze mną. Łatwo jest to komuś powiedzieć takie: „Pan wyleci" ale temu „Panu" trudniej to wykonać. No, ale cóż robić, raz to i tak musiało nastąpić, człowiek się tego wcale nie bał, ale wolał skrycie w duszy, aby to nastąpiło... jutro. Tymczasem mechanicy jak na złość zaczęli obdrutowywać na drugim siedzeniu worek z piaskiem.

Odczyszczałem tymczasem z heroiczną miną, moje okulary, by pyłek nie przesłaniał mi widoku, zapinałem się szczelnie, ściągałem mocniej moją haubę, wsiadłem do siedzenia pilota, zrobiłem nieodzowną próbę motoru, z wystawieniem palców na 1-szy i drugi i..... czekałem na mój, jak mi się wówczas zdawało, niefortunny występ. Nagle ruch chorągiewki startowego, sygnał gotów do odlotu, cała obawa pryska, pewność siebie wstępuje we mnie, pełen gaz, cisnę, pomagam sterem bocznym, pociągam, ziemia usuwa się z podemnie, oddech głęboki, jeden kamień spada mi z serca..... tymczasem już drugi narasta, cóż to? Pierwsza krzywizna, już po niej druga, trzecia, trzeba lądować. Są pewne uczucia u nowicjusza, które po wzniesieniu się dodają mu odwagi, to stuk silnika, gdyby jednak on zamarł, co wtenczas? a tu przed lądowaniem trzeba go zgasić za każdą cenę, bo w kółko wciąż latać nie można. Trzeba nabrać odwagi by lecieć bez niego, trzeba przemienić samolot na ślizgowca. Jest to moment wahania, krótki, lecz wbija się w pamięć i pozostawia gdzieś w duszy rys, przełom jakiś, dokonanie czegoś nieokreślonego, który dokonuje się w samej jaźni poraz pierwszy i ostatni w życiu. Jest to koniec początku zostania pilotem. Moment wahania jest tu czę-

ścią jednej sekundy, błyśnie przez myśl, a jednak uczniowi wydaje się długi. Jedno podciągnięcie rączki od gazu, pociśnięcie steru, rzut oka na licznik obrotów i samolot opada ku ziemi. Nowe niebezpieczeństwo..... ziemia. Ach. Gdyby ją można odsuwać lub przysuwać do samolotu, niejeden lotnik żyłby do dzisiaj. Lecz ona jest już przy mnie, moment, a uderzę w nią, połamię samolot. Lekki ruch ręki, wyrównanie steru, samolot mój siada gładko i toczy się ku linji startu. Następnie 3 loty podobne, pilot mój decyduje, że na dzisiaj dosyć. Wstrzymuję silnik i zeskakuje z przekonaniem, że dziś wykonałbym bez trudu z 50 takich lotów. Instruktor podaje mi rękę, chwali za ruchy w powietrzu i dobre lądowanie. Duma rozpiera mię, obecnie zostałem już uczniem-pilotem i mimo, że do ostatecznego dyplomu daleko, czuję się tak dalece pilotem, że ośmielam się zaprosić mego instruktora na flaszkę szampana. Od tego czasu już latam sam. I mimo, że już wiele zim przeszło od tej chwili, wspominam zawsze mile o tych, którzy byli dla nas uczni tymi półbogami i dla których poruszyłem tą starą historję.

Szczudłowski, major-pilot.

KRONIKA

ANGLJA.

Londyn. Jak się wasz korespondent dowiaduje w bieżącym roku nie odbędzie się konkurs płatowców sportowych w Lympne. Z powodu tego panuje wielkie niezadowolenie w angielskich kołach lotniczych. Między innemi podnoszą fakt, że do lotu naokoło Niemiec w czerwcu zgłosiło się 86 maszyn w czem znaczna ilość angielskich.

Wypadek lotniczy. 17 kwietnia zabił się na płatowcu D. H. 8-a w Shaibah (Irak) porucznik T. Thomson.

Angielskie Ministerstwo darowuje płatowce sportowe Aero-Klubom. Jeden z licznych Aero-Klubów angielskich, Aero-Klub Lancashire otrzymał od Ministerstwa lotnictwa dwa płatowce sportowe D. H. 60 „Moth". Płatowce te kosztują każdy około 11.000 złotych.

Płatowiec z automatyczną równowagą. Londyn 22. kwietnia. Znany pilot niemiecki właściciel holenderskiej fabryki Fokker demonstrował przed czterema dniami na lotnisku Croydon, koło Londynu dwunasto-osobowy płatowiec komunikacyjny swojej konstrukcji, który wychodził z każdego położenia w lot planujący (wolne opadania pod kątem do ziemi) już po 30 metrach. Pilot ustawiał płatowiec we wszelkie możliwe położenia, tracił zupełnie szybkość, mimo to płatowiec zawsze po paru chwilach przychodził sam w stan normalny.

BELGJA.

Rekord Avionetki. Pilot W. Simonet wzniósł się przed tygodniem na lotnisku w Bruxelli na wysokość 2300 mtr. Do lotu tego, którym pobił rekord belgijski użył avionetki Pandera z silnikiem Anzani 25 KM.

CZECHO-SŁOWACJA.

Zjazd F. A. I. w Czechosłowacji. W końcu września odbędzie się w Pradze kongres F. A. I. (Federation-Aeronautique-Internationale, Międzynarodowy Związek Lotniczy), na którym będzie reprezentowanych 27 państw.

Nowe Czeskie Towarzystwo komunikacyjne. „Locopress" donosi z Pragi: W ostatnich dniach zjednoczyły się, zakłady Skoda, Laurin & Clement, Avia i Aero a celu założenia czeskiej linji komunikacyjnej. Do akcjonarjuszy linji zamierzają również przyłączyć się niektóre Banki.

FRANCJA.

Nowy sposób wypuszczania szybowców. Na konkursie szybowców, który odbywa się we Francji, i do którego zgłoszono 55 szybowców zastosowano nowy sposób puszczania. Szybowce opuszczają z balonu na uwięzi.

Wybór prezesa francuskiego Związku cywilnych pilotów. Na ostatnim zebraniu walnem wybrano nowy zarząd, w którym prezesem został znany w Polsce pilot oblatujący z zakładów Hanriota, Haeglen, którego wielu czytelników zna z czasów jego pobytu w Polsce.

Nowy płatowiec bojowy. Zakłady Dewoitine wypuściły nowy płatowiec bojowy D. XII., który przy próbie wykazał szybkość 270 klm. na godz. na wysokości 6000 mtr. Płatowiec jest wyposażony w silnik Lorraine 450 KM.

JAPONJA.

Japońskie linje komunikacyjne. 20 kwietnia rozpoczęły kursować płatowce japońskiej linji lotniczej pomiędzy Tokio, Osaka, Fukuoka.

POLSKA.

Konkurs Szybowców. Zainteresowanym donosi się do wiadomości, że Komitet Organizacyjny wystarał się o zniżki kolejowe dla osób zwiedzających oraz wycieczek. Zniżki będą wydawane w biurze Konkursu Szybowców w wysokości 66% na drogą powrotną.

Komitet Organizacyjny podaje do wiadomości, że wszyscy chcący dokonywac zdjęć fotograficznych na terenie Konkursu muszą zgłosić się w biurze Konkursu i opłacić 20.00 złotych za pozwolenie.

Do wiadomości wszystkich uczestników Konkursu. Komisja Organizacyjna przystąpiła już do rozsyłania: Regulaminów, legitymacji, ulg transportowych i t. d. dla wszystkich zgłoszonych szybowców.

Wszelką korespondencję w sprawach Konkursu należy kierować od 12 maja do Gdyni pod adresem: Konkurs Szybowców Gdynia.

Egzamin teoretyczny w Szkole Pilotów. Przy udziale delegata Departamentu IV. odbył się w Szkole Pilotów przy fabryce „Samolot" egzamin teoretyczny. Na ogólną ilość 24 kandydatów pierwszej grupy, zdało 18-tu z wynikiem dobrym. Absolwenci przystąpili natychmiast do rozpoczęcia szkolenia praktycznego.

Szkoła Pilotów. Od 27 kwietnia odbywają się w Szkole Pilotów loty ćwiczebne dla uczni, którzy ukończyli kurs teoretyczny (18).

ROSJA.

Rosyjski program na rok 1925. W roku 1925 Sowiety zamierzają wybudować 1.030 płatowców wojskowych. Z tego 500 ma być wybudowanych w Rosji, w zakładach Junkersa, 300 kupione u Fokkera i 230 w różnych włoskich fabrykach. Rząd sowiecki wyraża przekonanie, że w roku 1926 będzie mógł pokryć swoje zapotrzebowanie w kraju.

STANY ZJEDNOCZONE A. PÓŁNOCNEJ.

Określenie siły avionetek. Aero-Klub Ameryki ustalił na ostatniem zebraniu pojemność cylindrów silników dla avionetek na 1310,9 cm. powyżej tej siły płatowce nie mogą brać udziału w konkursach dla avionetek lecz dla płatowców sportowych, których siłę ustalono do 100 MK. Przypominamy, że na ostatnim konkursie w Anglji siła silników była ograniczona do 1100 cm.

Los Angeles uległ wypadkowi. W czasie lotu próbnego 7-mio godzinnego uległ Los-Angeles (dawniejszy Z. R. III) wypadkowi. Przewidziany lot do wysp Bermuda, musi być odłożony na czas dłuższy.

Sterowce się urywają. Wszyscy pamiętamy, że Shenandoah, potem Los Angeles (wielkie sterowce amerykańskie), dawniej już francuski Dixmüde urwały się z masztów kotwicznych. Obecnie nie dawno zerwał się z masztu kotwicznego wielki angielski sterowiec R. 33, a ostatnio telegramy donoszą, że jeden z amerykańskich sterowców znowu zerwał się z masztu kotwicznego i wylądował szczęśliwie o kilkaset mil dalej. Zdaje się że koncepcja masztów kotwicznych jest jeszcze bardzo nieidealną.

SZWAJCARJA.

Statystyka lotnictwa szwajcarskiego. Szwajcarskie lotnictwo komunikacyjne zamknęło rok 1924 następującemi cyframi: 4400 lotów, 2340 godz. lotu, 270.000 klm. przelecianych. Do tego należy dodać ruch na trzech obcych linjach przechodzących przez Szwajcarję: 1300 lotów, 3100 godz. lotu i 367.000 przelecianych klm. Wypadków żadnych nie było. Do końca roku 1924 było zarejestrowanych 36 płatowców.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

IKAR ZWYCIĘZCA.

Powieść.

(Ciąg dalszy.)

13.

Marek przeląkł się swego odkrycia. Owego zimowego popołudnia, gdy myślał o zemście nad Lili i gdy Zosia dotknęła dłonią jego ręki, objawiła mu się jej miłość, na którą nigdy dotąd nie zwracał uwagi. Domyślał się jej, słyszał o niej czasami od innych, nigdy jednak nie zwracał uwagi na te sentymentalne westchnienia podlotka.

Przybyła do ich domu jako sierota po dalszych krewnych, gdzieś tam na kresach, mając lat piętnaście. Upłynęło od tego czasu już sześć lat, w czasie których widywał ją dość rzadko, podczas urlopów i wakacji. Przywykłszy do jej obecności w domu, traktując jak siostrę, nie zwrócił nawet należytej uwagi na zmianę, jaka dokonała się w tym podlotku. Zosia stała się poprostu kobietą, którą trzeba było przestać już traktować jak dziecko. I jej uczucie nie było więc także dziecinne.

Marek przypomniał sobie teraz, że właśnie dawniej, jako kilkunastoletnia dzierlatka okazywała mu znacznie więcej zainteresowania, niż obecnie. A więc nie było to zobojętnienie, lecz powściągliwość kobiety, która kocha w ciszy, kryjąc się ze swem uczuciem nieodwzajemnionem i niezrozumianem? — Najwidoczniej.

Mimo niepokoju, jaki te rozmyślania w nim budziły, począł się nią bardziej interesować i bezwiednie okazywać więcej sympatji. Uczuł do niej nawet jakby pewien rodzaj wdzięczności za to, że go darzyła uczuciem, którego nie potrafił odwzajemnić, a jednocześnie gorycz jakaś osiadała w nim coraz głębiej, gorycz zawodu, gorycz bólu, zadanego tak okrutnie przez tamtą.

Obraz Lili, pamięć ostatniej z nią rozmowy nieopuszczała go niemal ani na chwilę. Tkwiło to w nim, jak niewyjęty, jątrzący odłamek pocisku. Gryzł się i szarpał w walce z samym sobą, buntował przeciw własnym uczuciom lecz nie mógł zapomnieć. Krótkie, mało znaczące rozmowy z Zosią, do których starał się naginać, przynosiły mu niejakie zapomnienie, lecz ilekroć wychodziła na dłużej z pokoju, tem gwałtowniej opadały go myśli rozpaczliwe o tamtej. — Czemu to nie ona tu z nim jest, czemu to nie ona okazuje mu tyle troskliwości i serca?

Choroba tymczasem pod wpływem tych, trawiących bardziej niż gorączka, myśli nie chciała ustąpić. Marek wciąż opadał z sił, aż wreszcie nastąpiła recydywa, która trwała około dwuch tygodni. Trzeba było znów czuwać nocami nad chorym, wciąż majaczącym i nieprzytomnym.

Tym razem Zosia, dzięki nieobecności Romana, wyprosiła sobie równouprawnienie. W czasie długich nocy zimowych przesiadywała czujna i gotowa na każde ski-

nienie opodal Markowego łóżka, wpatrując się w jego, rozpaloną od gorączki, twarz i błyszczące nieprzytomnie oczy, z niepokojem, rozpaczą i miłością. Jedyną nagrodą tych nieskończenie długich męczarni były dla niej chwile, gdy Marek odzyskując na chwilę przytomność, poznawał ją i uśmiechał się do niej przyjaźnie.

Trwało tak prawie dwa tygodnie. Recydywa miała przebieg gwałtowniejszy, lecz krótszy niż sama choroba, poczem przyszedł znów okres rekonwalescencji. Tym razem jednak Marek szybciej począł przychodzić do zdrowia. Miał także lepszy humor. Nie odczuwał również wstrętu do rozmowy.

Gdy tylko znalazł się znów na swym fotelu w salonie, poczuł w sobie odradzającą się chęć do życia, a wraz z nią pragnienie towarzystwa. Rozprawiał też po całych dniach gromadząc wokół siebie wszystkich domowników.

W tym też czasie zaprzyjaźnił się bliżej z Zosią, w której nawet nie przeczuwał tak znakomitego towarzysza do pogawędek. Dotąd nie miał nawet słabego pojęcia o zakresie jej zainteresowań, ani o jej inteligencji. Zawsze cicha i milcząca, kryjąca w sobie własne osamotnienie i zawód, była mu prawie obcą. Teraz dopiero, gdy skazany na przymusowe przebywanie z nią razem przez czas dłuższy, zapoznał się z nią bliżej, po raz pierwszy, codziennie czynił w niej nowe odkrycia. Wiejska panienka nie była ani gąską, spoglądającą ledwie poza opłotki kurzego podwórka, ani trajkotką, recytującą, zgodnie z wymaganiami dobrego tonu, wyuczone poglądy z „literatury" Chrzanowskiego i „historji" Smoleńskiego, nie popisywała się erudycją, nie czytała zbyt wiele, zwłaszcza zaś nie czytała rzeczy dla niej niezrozumiałych, posiadała zato zdrową, wrodzoną logikę i żywą inteligencję, co Markowi nierównie więcej dawało satysfakcji w rozmowie.

Z czasem nolens volens stali się nierozłączni, a gdy pierwszy brzask wiosny osypał kwiatem jabłonie i Markowi wreszcie pozwolono opuścić pokój, Zosia tembardziej nie odstępowała go, pilnując przepisanego czasu rozkoszowania się świeżem powietrzem.

Jej towarzystwo wywierało nań jeszcze i ten wpływ dobroczynny, że pozwalało mu nie myśleć o tamtej. A jednak, choć coraz rzadziej, choć coraz mniej natarczywie, nachodziły go dawne bóle i zrywała się w sercu chwilami niepohamowana za nią tęsknota.

Taki nagły paroksyzm tęsknoty owładnął nim pewnego ciepłego wieczoru w początkach maja, gdy mrok pogodny począł już opadać na ubielony kwieciem jabłoni, duszący zapachem bzu i czeremchy, ogród. Marek zapędził się w cieniste szpalery i powikłane alejki, oddając się błogiej ciszy gasnącego dnia i wdychając zapach ożywczy a oszałamiający, budzącej się do nowego życia, ziemi. Nagle z pośród tego powikłanego tysiąca aromatów, jak opar zmęczonej wyobraźni, wyłoniło się niespodzianie wspomnienie dalekie takiego oto upojnego wieczoru, przeżytego nie tutaj, lecz tam, daleko, daleko, jakby na drugim krańcu świata, z nią.

Jakby jej widmo stanęło przy nim i wsparło się dłonią o jego ramię... Idą wolno środkiem ciemnej, nizko sklepionej alei krzewów i drzew... Na krańcu majaczy biała, maleńka ławeczka... Pod stopami ledwie chrzęści piasek miękki i ciepły... Wokół snują się ciężkie, odurzające aromaty... Czy drzewa i kwiaty tak pachną...? Nie to pachnie miłość, osiadła na brzegach ich, drżących i nabrzmiałych pragnieniem, warg.

Marek uciekł przed widmem własnej wyobraźni do domu. Zmęczony i poszarpany tęsknotą opadł ciężko w róg kanapy, we własnych dłoniach splecionych szukając ukojenia dla rozgorzałych gorączką skroni.

Nie wiedział jak długo trwać mogło to zapamiętanie, gdy, jak wtedy, poczuł na swoich rękach splecionych czyjąś dłoń miękką i czyjąś łagodną, kojącą pieszczotę. I jak wtedy usłyszał szept pełen troskliwości.

— Co ci jest, Marku?

Nie odpowiedział nic tylko, jak wtedy, przytrzymał ręką jej dłoń, chłonąc z niej ten dziwny spokój i ufność. Usiadła obok, nie usuwając rąk. Nie mówili już nic do siebie, tylko w ciepłych palcach jej ręki Marek czuł przyśpieszony gwałtownie, niespokojny rytm jej serca.

W pokoju było już prawie ciemno, a z otwartych na werandę drzwi dochodził wciąż ten silny, pomieszany zapach kwiatów, drzew i ziemi tętniącej młodemi sokami wiosny. Żadne z nich nie widziało, kto ich pochylił ku sobie i czemu jej głowa nagle oparła się o jego pierś, a jego wargi w pierwszym bezwiednym pocałunku odnalazły jej usta, drżące, wstydliwe nieskalane dotąd niczyjem dotknięciem.

14.

Marek, nie mogąc zasnąć chodził niespokojnie po swym pokoju. Był oszołomiony zupełnie. Nie wiedział sam jak się to stało, a stało się to tak nagle, tak samorzutnie, tak poza świadomością i wolą ich obojga jakby ich nieznana jakaś tajemnicza siła pchnęła ku sobie. Jedno tylko zrozumiał jasno, że ten odruchowy pocałunek, ta bezpamiętna chwila nagłego zbliżenia nie była epizodem, migawką dnia, obok której można przejść obojętnie i jutro zapomnieć. Rozumiał, że dla niej to nie był jakiś tam przelotny kaprys bez znaczenia na przyszłość. Kobiet tego rodzaju nie całuje się bezkarnie.

Zrozumiał nagle, że biorąc jej pocałunki nie mógł brać tylko chwilowej pieszczoty podnieconych nieprzytomnie zmysłów, lecz musiał wziąść ją całą niepodzielnie i na zawsze. Tak ona to pojmowała napewno, gdy się garnęła ku niemu ufna i czysta, jak jej myśl nieskalana. Nie mógł teraz przyjść do niej i powiedzieć jej poprostu: Przepraszam cię, Zosieńko, uległem chwilowemu podnieceniu, zapomnij o wszystkiem... Nie mógł tego powiedzieć, nie łamiąc w niej równocześnie całej jej dziecięcej wiary w ludzką a przedewszystkiem własną szczerość, nie druzgocąc zarazem prostego, kochającego tak bezgranicznie serca.

Cóż więc pozostawało? — Ożenić się? — Chyba tak.

Przypomniał sobie jej ciepły ledwie dostrzegalnie wzmocniony uścisk dłoni, gdy się rozchodzili po kolacji do swych pokoi. W tem lekkiem, pieszczotliwie wstydliwem dotknięciu drobnych palców mieściło się całe jej wyznanie i wiara w niego. Nie mógł i nie miał prawa podeptać tej wiary.

Zatrzymał się koło okna, opierając czoło o zimną szybę. — W ogrodzie świecił księżyc, kładąc matowo-srebrne plamy na trawnikach i zawodziły tęskliwie słowiki. Spokój i pogoda zawisła nad uśpioną ziemią. Wpatrywał się długo w te głębie szafirowych ciemności, pozwalając skłębionym myślom płynąć samopas. Uspakajał się powoli, jakby pod wpływem, sączącego się tajemniczo, fluidu słodkiej beztroski nocy wiosennej.

Któż przeniknie tajemnicę ludzkiego przeznaczenia? — myślał — Może i lepiej że stało się tak właśnie. Pocóż mają się marnować te skarby nieprzebrane uczuć? Jeśli ona go tak kocha, jeśli on ma być jej szczęściem, jej przeznaczeniem — to niechże będzie, niechże się stanie. Nie może dać jej wiele, nie może odpłacić jej równą miarą, lecz starać się będzie dać jej wszystko, co pozostało mu jeszcze. — Dużo, dużo dobroci i spokoju.

Zapalił się nawet do tej myśli. — Zamajaczył przed nim jakiś wspaniały, bohaterski gest poświęcenia. Oto poznał gorycz tragiczną zawodu, więc zbrojny w swe smutne doświadczenia, silny swą klęską wyciąga zbawczą dłoń, ku komuś, kogo wir ciągnie w odmęty. Oboje wesprą się wzajem i pójdą, jeśli nie zupełnie szczęśliwi, to przynajmniej spokojni i pogodni wyrozumiałością, przez życie.

Cóżby stać miało temu na przeszkodzie? Skoro ona go kocha tak bardzo, on zaś nic nie ma do stracenia? Jeżeli jego serce dla niego samego nic już nie jest warte, a jej na nim zależy, no... to niechaj choć ona z tego rozbicia się uratuje. Dla czego on, Marek, nie ma zrobić z siebie tej ofiary dla jej szczęścia, skoro ma to być jej szczęściem? Może przy tem — zabłysła mu nagle nieśmiała, zalękniona własną śmiałością, myśl — może przytem pod dobrą, kochającą dłonią i on sam odzyska choć część dawnej radości życia, dawnego zapału i wiary. Mówią, że miłość uzdrawia, że skały porusza, może więc...

Coraz większy wstępował weń spokój, coraz większa pewność, że idąc tą drogą, na którą niespodzianie dla samego siebie, wkroczył był wczoraj, spełnia jakiś dobry i piękny czyn, choć smutny w swem pięknie. Ukołysany temi myślami zasnął wreszcie z pierwszym brzaskiem dnia.

Całonocne rozumowanie wydało mu się rano nieco naciągnięte, lecz mimo to postanowił wytrwać w swem postanowieniu. Sytuacja wydała mu się zresztą bez wyjścia. — Nie mógł i nie miał prawa zrobić nic innego jak tylko oświadczyć się zupełnie formalnie.

Pierwsze spotkanie z Zosią dnia tego zmieszało ich oboje. Dopiero w połowie śniadania odzyskali równowagę. Marek zauważył, że i na niej znać ślady zmęczenia, po nieprzespanej nocy zapewne, lecz dodawało jej to tylko nieznanego dotąd uroku. Nie zdając sobie z tego sprawy odczuwał nawet pewną przyjemność w myśli, że on to był przyczyną tego niewyspania.

Zosia jednakże najwidoczniej starała się go unikać. Zaraz po śniadaniu znikła gdzieś w zabudowaniach gospodarstwa kobiecego i nie pokazała się, aż podczas obiadu. Dopiero przed wieczorem spotkał ją niespodzianie w jednej z najbardziej zacienionych uliczek ogrodu, siedzącą na ławeczce i pogrążoną w rozmyślaniach.

Serce zabiło mu żywiej z emocji przed zbliżającą się chwilą decydującą. Wczoraj nie powiedzieli sobie wprawdzie nic, lecz wszystko było tak bardzo jasne. Teraz trzeba było tylko wypowiedzieć słowami to, co wczoraj zostało wyrażone milczeniem i pocałunkami.

Nie słyszała, gdy się zbliżał, on zaś nie chcąc jej przeszkadzać, zatrzymał się opodal ławki, dając znak głośnem chrząknięciem. Manewr ten wydał mu się dziwnie śmieszny i to go do reszty zmieszało. Czuł teraz zupełnie wyraźnie gwałtowne tętno serca i opanowującą go coraz bardziej tremę.

Rozmowę z nią wyobrażał sobie zupełnie inaczej. Był przekonany, że zachowa najzupełniejszy spokój i bał się nawet czy nie urazi jej chłodem i rozwagą swego postępowania, tymczasem w tej chwili czuł się zalękniony jak sztubak.

Usiadł na ławeczce obok niej, bąkając coś bez związku dla pokrycia swego zmieszania. Siedzieli tak czas jakiś w milczeniu. Marek starał się nadarmo sklecić jakieś zdanie dla zapoczątkowania rozmowy, lecz mu się nie udawało. Ujął tylko jej dłoń w przegubie, jakby pragnął się upewnić w ten sposób, że nie ucieknie spłoszona, zanim on zdoła pozbierać myśli. Lecz ona bynajmnie nie miała zamiaru uciekać i gdy on wciąż jeszcze pasował się ze swoją konsternacją, pochyliła się nagle ku niemu, jak wczoraj, z całą beztroską ufnością, opierając swą główkę na jego ramieniu.

Nie szukał już słów zbytecznych. Objął ją ramieniem, drżącą całą od wewnętrznego wzruszenia i przycisnął mocno ku sobie, ona zaś nie broniła się, lecz przeciwnie, tuliła coraz silniej w jego ramiona, oddając się prosto, naiwnie i szczerze, aż się ich usta znów spotkały ze sobą i zwarły.

Jej blizkość, jej ufność, jej świeżość dziewczęca, a już kobieca zarazem, podziałały nań jak odurzający narkotyk. Nie pamiętał już teraz na nic, zapomniał swej, obmyślanej wspaniale, rozsądnej przemowy, myśli o swem poświęceniu, o jej szczęściu, lecz brał ją całą w ramiona, chłonąc chciwie, bezpamiętnie cały czar upajający jej pocałunków i żar jej miłości.

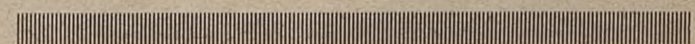
W pewnej chwili usta ich się rozłączyły, a tylko oczy wpatrzone w siebie całowały się, wciąż chciwe rozkoczy ledwie zaznanej, bezmiernej nieogarnionej.

— Chcesz ty być moją? — wyszeptały same Markowe usta, aż się zdziwił dźwiękiem swych słów.

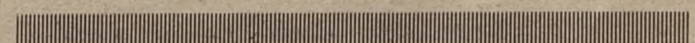
Na oczy jej rozjaśnione przez chwilę błyskawicą szczęścia, zapadły powieki wstydliwe.

— Ja cię kocham tak dawno, Marku...

I usta ich znów połączyły się w długim, pozbawiającym tchu pocałunku. C. d. n.



Wydatek 1,50 zł zapewni Ci stałe otrzymywanie „Lotnika". Kupując go co numer, nie możesz być pewnym czy go dostaniesz.



Do

Byłych Studentów Politechniki Lwowskiej i byłych Członków Bratniej Pomocy.

Gdy ucichły surmy bojowe a granice Rzeczypospolitej wykreślone zostały krwią żołnierza polskiego wróciła nasza brać technicka do rodzinnych pieleszy. Krótko jednak trwał wypoczynek, po którym młodzież jęła się pracy twórczej — powróciła na studja. Zagadnienia obrony Państwa dostatecznie zrozumiane zostały przez młodzież akademicką, nic też dziwnego, że wzięła się ochoczo do nauki by światu pokazać męskość pracy i ugruntować to co krwią własną zdobyła. Mimo ofiarności i wytrwałości tej pracy jest przeszkoda, która nierzadko uniemożliwia wręcz pracę naukową — przeszkoda bardzo realna — brak środków na studja.

Kątem mieszkająca młodzież marnuje w zaraniu swe siły, niedostateczne odżywianie uwydatnia się w pożółkłych i chudych twarzach. Szczytną rolę niesienia pomocy swym kolegom prowadzą „Bratniaki" wspomagane przez społeczeństwo. Ofiarność społeczna na cele samopomocy akademickiej nie może być tak wielką, jak wielkie są potrzeby młodzieży przeto Towarzystwa samopomocowe skazane są na gospodarkę samowystarczalną nie mogącą zaspokoić niestety wszystkich potrzeb swych członków. Ileżto razy kolega odchodzi z Komisji Pożyczkowej dowiedziawszy się, że pożyczki nie dostanie bo kasa pusta, a jak wygląda sprawa mieszkaniowa o tem chyba zbytecznie pisać.

Cytując tych kilka zdań ogólnie i wskazując na naglące potrzeby zwracamy się tą drogą do naszych b. Kolegów Członków Tow. Bratniej Pomocy Stud. Politechniki Lwowskiej, by chcąc przyjść z pomocą nam młodszym, wypełnili przedewszystkiem swój obowiązek i pożyczki zaciągnięte w Towarzystwie zwrócili. Suma tych pożyczek wynosi okrągło 180 000 Koron austr. Jeśli chcecie Koledzy nasi starsi byśmy zerwali z dotychczasowym systemem filantropji i wyciągania ręki, jeśli chcecie byśmy mogli potrzeby następców waszych zaspokoić, spełnijcie swój obowiązek i spłaćcie dług zaciągnięty.

Wzywamy wszystkich b. członków naszego Towarzystwa, by zaciągnięte pożyczki w latach przedwojennych spłacić zechcieli w jak najkrótszym czasie.

Informacji co do wysokości zobowiązań udziela Komisja Procesowa T-wa Brat. Pom. Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów Politechnika.

Kwoty należne prosimy posyłać przekazami pocztowemi wprost do Towarzystwa lub na P. K. O. conto 146 926.

Nie wątpimy, że słowa te odniosą należyty skutek i że kasa nasza w krótkim czasie zostanie poważnie zasilona, a Towarzystwo dalej nieść będzie skuteczną pomoc kolegom.

Wszystkie dzienniki prosimy o przedrukowanie powyższej odezwy.

Sekretarz: Zenon Rosnowski mp.   Przewodniczący: Zygmunt Sosnowski mp.

Koniec części redakcyjnej.

Za dział redakcyjny odpowiada **Bolesław Ostrowski.**

ROZKŁAD LOTÓW

ważny od dnia 1. IV. 1925 aż do odwołania

I. Warszawa — Gdańsk

Godzina	Kierunek	Godzina	Cena biletu za przelot w jednym kierunku
8,30	Warszawa	17,00	zł. 65. –
11,30	Gdańsk	14,00	

III. Warszawa — Kraków — Lwów

Godzina	Kierunek	Godzina	Cena
8,45	Warszawa	15,00	Warszawa — Kraków zł. 50 —
11,15	Kraków	12,30	
12,30	Kraków	10,45	Kraków — Lwów zł. 50 —
15,15	Lwów	8,00	

III. Warszawa — Lwów

Godzina	Kierunek	Godzina	Cena
9,00	Warszawa	12,00	zł. 65.—
12,00	Lwów	9,00	

IV. Kraków — Wiedeń

Godzina	Kierunek	Godzina	Cena
12,30	Kraków	11,30	zł. 70.—
15,30	Wiedeń	8,30	

UWAGI: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel.
Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.
Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie uwzględniony został w cenie biletu lotu. Cena biletu za bezpośredni przelot na przestrzeni: WARSZAWA — WIEDEŃ względnie LWÓW — WIEDEŃ zł. 100.—

POLSKA LINJA LOTNICZA

Z powodu znacznego podrożenia kosztów druku, zmuszeni jesteśmy podnieść cenę egzemplarza pojedyńczego „Lotnika“ do wysokości 30 groszy.

Prenumerata zostaje tą samą 1.50 kwartalnie z przesyłką pocztową

Z tych samych względów zwracamy się do wszystkich PT. Prenumeratorów zalegających z opłatą na I i II kwartał z prośbą o jaknajrychlejsze uregulowanie należności, w przeciwnym wypadku będziemy zmuszeni wysyłkę pisma wstrzymać.

Administracja »Lotnika«

Klisze i druk wykonano w drukarni św. Wojciecha w Poznaniu.